

## ZWEEFVLIEGEN & RENDEMENT

Als oudere nieuwkomer in de sport, heb ik me verbaasd over het lage rendement tussen 'bestede tijd' en vliegtijd. 'Bestede' tussen aanhalingstekens omdat een groot deel van de tijd op een vliegtag vervliegt met zo af en toe wat doen en rondhangen. Ik bedrijf meerdere sporten en vrijetijdsbestedingen en vergeleken met motorrijden, volleybal, duiken of zeilen, is de tijd dat je daadwerkelijk je sport bedrijft, dus vliegt - extreem laag. Na een werkweek van een dikke 50 uur en twee, drie avonden sporten, valt er in het weekend een gat waarin het tempo fors wordt teruggeschoefd met zo af en toe een piekbelevinkje van een paar minuten en dat belevingsrendement - uiterst subjectief - is de doorslaggevende factor, anders was ik allang gestopt met zweefvliegen.

Als kleine zelfstandige met weinig vrije tijd ben ik gewend om mijn tijd efficiënt te besteden en voor mijn werkende vrouw geldt hetzelfde. Ik krijg haar echt niet mee naar een zomerkamp betreffende mijn en niet haar hobby en omdat we beiden een druk bestaan hebben met korte vakanties, willen we die zowel samen als goed besteden. Dus moest ik zweefvliegen zien te leren in dagdelen van weekends en op een paar zomeravonden. Nu verschijnt in lichtende letters de grote dooddouner aan de hemel: **DAT IS NU EENMAAL ZWEEFVLIEGEN, GRAAG OF HELEMAAL NIET.**

Als je, gebaseerd op die woorden, een profiel van de ideale zweefvlieger zou moeten samenstellen, kom je terecht bij een nogal passief mens tussen de vijftien en vijftig, bij voorkeur met een ietwat technische baan van negen tot vijf die bij zijn/haar ouders woont, zonder andere hobby's of relatie. Of met een relatie die ook vliegt, maar zonder kinderen en wonende in een appartement zonder tuin en met een onderhoudscontract. Bij de Friese Aero Club voldoen weinigen aan dat profiel, dus zullen er meer leden moeten zijn, die zich weliswaar schikken in de gang van zaken, maar er niet echt tevreden over zijn. Zelfs nu ik na jaren enigszins gewend ben aan het wachten en daarom zoveel mogelijk doe op het veld, is de kriebelige onvrede over het inefficiënt met tijd omgaan nooit verdwenen.

Sinds ik lid werd, is er nog niemand van mijn leeftijdsgroep solo geworden, alhoewel er wel degelijk ouderen, zeg maar vanaf 50, wilden leren vliegen. Ze haakten allemaal af, het ging ze veel te traag. De regel dat, als je wilt vliegen, je er vanaf negen uur de hele dag moet zijn, is enerzijds te begrijpen, maar anderzijds, voor een volwassene met een gezin vrijwel niet op te brengen, want in het weekend is er tijd om dingen samen doen, sociale contacten, boodschappen, onderhoud aan huis en tuin, etc. Gevolg: wil je leren vliegen, dan moet je er vaak zijn met als gevolg gedonder in de relatie.

Nu kun je natuurlijk zeggen dat je zweefvliegen moet leren als je jong bent en niks te zoeken hebt bij een zweefvliegclub als je boven de vijftig bent, maar dat weiger ik te accepteren. Vijftigers/zestigers

zullen misschien nooit zo perfect meer leren vliegen als hun leeftijdsgenoten die vanaf hun vijftiende al vliegen, ze hebben wel levens- en werkervaring, vaak een handig netwerk, soms bestuurlijke ervaring en kunnen dus heel nuttig zijn voor een club.

Kijk je naar maatschappelijke trends, dan kun je constateren dat steeds minder jongeren kiezen voor een vereniging - welke dan ook - omdat individuele bezigheden het winnen van iets samen doen - zeg maar teamsport - met alle verplichtingen die daar om heen hangen. Men is minder bereid om energie en tijd op te offeren aan anderen en snel iets bereiken wint het van langdurige leerprocessen. Voeg daarbij dat het aanbod aan hobby's en sporten fors gestegen is, dat jongeren vaak bijbanen hebben en duidelijk wordt dat zweefvliegen veel minder aantrekkelijk is geworden dan, zeg, dertig jaar geleden. Zie ook het wereldwijd teruglopen van het aantal zweefvliegers.

## DE HUIDIGE TOESTAND

Met de stijgende contributies en het wegvallen van JLO subsidies zullen we wellicht minder nieuwe jeugdeden krijgen, maar daar tegenover staat de steun van EPST.

Veel volwassenen met gezinnen zouden best willen, maar hebben doodeenvoudig de tijd niet om zweefvliegen te gaan leren.

Het aantal kapitaalkrachtige ouderen die na een werkzaam bestaan veel vrije tijd en ervaring hebben, stijgt, maar die willen rendement van hun bestede tijd hebben. Hoe ouder je wordt, des te sneller lijkt de tijd te verstrijken (dat is onderzocht) en dus wil je je tijd niet verdoen.

Ik denk dat het hoog tijd wordt dat we aan klantenbinding gaan doen, voordat er te weinig zweefvliegers over zijn. Bijvoorbeeld om stevige invloed uit te kunnen blijven oefenen in de verschillende overlegorganen. Zouden er naast de bestaande gang van zaken: doelmatigheid op een vliegday, goed onderhoud, etc., nog andere manieren zijn om het rendement van zweefvliegen - en vooral het leren zweefvliegen - te verhogen? De gang van zaken op een vliegday zal per club verschillen en wellicht kunnen wij wat leren van slimme systemen of procedures van anderen. Daarover wil ik het hier niet hebben, want ik denk dat daar niet de grootste winst te halen is. Het gaat mij nu om het nationaal geregelde gedeelte van het proces van het leren vliegen, van de eerste start tot het zweefvliegbewijs.

## EEN ANDER LESSYSTEEM, ANALOOG AAN DE DUIKSPORT

Naast zweefvliegen beoefen ik de duiksport sinds 1964. Vroeger moest je als duiker een enorme conditie hebben, veel trainen en een grote stapel theorie doorworstelen voor je een duikbrevet kon behalen en dat duurde per brevet minstens twee of drie seizoenen. Duiken leerde je bij een duikclub die een of meerdere instructeurs had. Als je eenmaal 2-sters duiker was, kon je bijna solliciteren bij de marine. In de tropen duiken betekende je fles vullen bij de plaatselijke brandweer en aan vissers vragen waar je het beste kon duiken.

Tegenwoordig is dat anders door de wereldwijde komst van allerlei duikbases, waar je lessen kunt krijgen, luchtflenzen en lood of zelfs de complete uitrusting huren. Die duikbases moeten commercieel geëxploiteerd worden, want geen mens reist naar Bonaire om daar vervolgens een week in een zwembad te moeten trainen en de koraalriffen hooguit snorkelend te kunnen bekijken. De noodzaak om een efficiënter systeem van brevettering te ontwikkelen diende zich aan. Naast nationale en internationale duikbrevetten, werd een nieuw internationaal commercieel brevettensysteem bedacht voor de recreatieve duiker: PADI. Het oude systeem van drie duikbrevetten met veel zware theorie werd in kleinere mootjes van praktijk en theorie gehakt en het mooie is nu dat je op allerlei PADI duikscholen 'vervolgbrevetjes' kunt halen. De opleidingen verschoven daarmee van de clubs naar duikscholen. Je kunt in Leeuwarden 'Open Water Diver' behalen, aan de Rode Zee 'Advanced Open Water Diver', in Kaapstad 'Wreck Diver' en op Bonaire 'Rescue Diver', enz. Zolang het maar bij een PADI duikschool is, die overigens aan strenge kwaliteitseisen dient te voldoen. Theoretisch lesmateriaal bestaat uit boeken en video's en dat is - afgezien van de taal - wereldwijd gelijk. Lokaal zijn duikomstandigheden zeer verschillend, maar daar wordt door de opleiders op geanticipeerd. Het rendement van de duiksport is door het efficiënte PADI systeem flink gestegen. De rem op excursies met al te onervaren duikers: mochten zich op een duikbasis met regelmaat ongelukken voordoen, dan raakt men zijn vergunning en klanten kwijt. Staten houden nu eenmaal van controleren en dat komt de veiligheid ten goede. Gevolg: bij duikclubs wordt vrijwel niet meer opgeleid, maar gedoken en aan conditietraining gedaan. Veel PADI-duikers zijn niet eens lid van een club.

Hoe zou het zijn om de zweefvliegopleiding in stukjes te hakken à la het PADI systeem? Kleine modules van een stukje praktijk met bijpassende theorie waarvoor je een praktijk- en theorie-examentje moet doen. Het voert nu te ver om in dit verhaal direct al met een indeling te komen - ik ben ook geen instructeur - maar ik zie niet in waarom dit niet zou kunnen. Laten we zeggen, zo'n 6 of 8 examentjes tot wat nu het Zweefvliegbewijs heet, bestaande uit praktijkoefeningen met aansluitende theorie. Misschien doe je wel 3 of 4 keer per seizoen zo'n examen. Ideaal voor jongeren die naast hun huiswerk en bijbanen geen complete theorieboeken hoeven door te nemen en ouderen die moeizamer informatie tot zich nemen en vaak over minder vrije tijd beschikken. Uit onderzoek blijkt allang dat grote brokken theorie maar kort onthouden worden en dat praktijk met geïntegreerde theorie veel beter blijft hangen en daar gaat het tenslotte om. Een dergelijk opleidingssysteem mag uiteraard nooit ten koste gaan van de veiligheid en de kwaliteit. Het zou best kunnen dat door zo'n systeem overbodige theorie uit het opleidingsstelsel vloeit en dat er andere, meer relevante bijkomt.

Uiteraard blijft het mogelijk om je te specialiseren in vervolgoopleidingen tot wedstrijdvlieger, instructeur, technicus of tot het vliegen en onderhouden van klassieke zweefvliegtuigen.

Het invoeren van een dergelijk systeem van praktijk en daaraan gekoppelde theorie in kleine modules moet uiteraard landelijk gebeuren. Dat vergt 'omdenken' en het vaststellen van de inhoud per module. Dus een nieuw boek waarin de vereiste praktijkoefeningen en de bijpassende diverse theorieonderde-

len per lesmodule ingedeeld worden. Dat lessysteem vergt bijscholen van instructeurs, maar het kan bij de clubs ingevoerd worden.

## ZWEEFVLIEGSCHOLEN

Een stap verder is het zweefvliegen in twee stukken hakken: je leert het bij een efficiënte commerciële zweefvliegschool, van je eerste start tot je zweefvliegbewijs. Daarnaast ben of word je lid van een club waar je je 'zweefvliegleven' verder slijt. Ik vermoed dat het gemakkelijker is om het kwaliteitsniveau in de hand te houden bij twee, hooguit drie regionale zweefvliegscholen met professionele instructeurs, dan bij allerlei clubs met vrijwillige instructeurs die zeker niet allemaal over dezelfde didactische en communicatieve vaardigheden beschikken. Dat kon de overheid met haar controlezucht wel eens prettig vinden.

In de praktijk verandert het opleidingskarakter ook enigszins omdat je wellicht minder solostarts en meer twinstarts maakt, je wilt immers wat leren. Je zou je ook een systeem kunnen voorstellen dat solovluchten bij een vliegschool altijd opdrachten bevatten en misschien meer coaching per radio vanaf de grond. Zweefvliegscholen zullen ongetwijfeld ook over een goede simulator beschikken en over een motorzwever - die kan slepen - om de eerste lessen mee te doen.

Dat ontslaat de clubs er niet van om over een paar goede instructeurs te beschikken die de algehele kwaliteit bewaken. Bij je club doe je checkstarts en moet het mogelijk zijn om zo af en toe wat bij- of herscholing te krijgen, bijvoorbeeld om je verder te specialiseren in overland- of wedstrijdvliegen.

De opleiding bij een vliegschool is vast duurder, maar daar tegenover staat een forse tijdwinst en tijd is ook geld. Op een vliegschool werk je met afspraken en je hoeft er niet persé om negen uur of de hele dag te zijn. Voor jongeren die geen gebruik maken van een EPST subsidie, wordt zweefvliegen misschien wat onbereikbaar. Gevolg: je houdt als club alleen werkelijk geïnteresseerde jeugd over, maar wellicht krijg je er een groter aantal oudere leden bij omdat ze het veel efficiënter hebben geleerd en die leden zijn meestal kapitaalkrachtiger en beschikken vaak over allerlei nuttige ervaring.

Misschien wordt de generatiekloof ook kleiner en zijn er meer werkende volwassenen met een gezin die nu wel lid worden, omdat ze het vlieggen veel efficiënter leren en de vliegdagen bij een club efficiënter ingedeeld kunnen worden.

Het spreekt vanzelf dat de onderlinge verhoudingen en samenwerking tussen zweefvliegscholen en zweefvliegclubs, goed moeten zijn. Door een duidelijke scheiding van aanbod, is er geen sprake van concurrentie en uitwisseling van informatie en feedback is een must. Men bestaat dankzij elkaar.

Zweefvliegscholen en zweefvliegclubs die geen DBO-ers meer opleiden lijkt misschien een vergaand idee en voor sommigen is commercie wellicht een vies woord, maar in andere sporten is het de normale gang van zaken: je haalt je zeilbrevet bij een zeilschool en niet bij een watersportvereniging, voor je motorrijbewijs moet je echt niet bij de plaatselijke motorclub zijn en over de duiksport heb ik

het al gehad. Deze sporten zijn - hoewel niet de goedkoopste - bepaald niet elitair te noemen. Voor motor- en autorijders bestaan allerlei vervolgcursussen, waaronder circuittrainingen, die vooral bij motorrijders populair zijn geworden. Circuitrijden kost geld, maar hard rijden op de openbare weg is veel gevaarlijker, veroorzaakt irritatie en kan nog meer of zelfs je rijbewijs kosten.

Geen DBO-ers meer opleiden heeft prettige consequenties voor de clubs. De leden zijn vrijwel allemaal gebrevetteerd en aspirant-leden maken hooguit eens een passagierstart, maar doen hun opleiding bij een vliegschool. Al die DBO-startjes behoren tot het verleden en tweezitters worden gebruikt om check-, overland- of passagiersvluchten te maken of om gewoon even lekker met z'n tweeën te vliegen. Per vliegdag ontstaat er dus meer ruimte.

Bekeken vanuit de Friese Aero Club: van onze twee G 103's kan er één weg en ideaal zou zijn om die te vervangen door een prestatie-tweezitter met turbo, die als het maar enigszins mogelijk is, met twee leden overland is of met passagiers vliegt. Door het toenemend aantal vliegers met een eigen kist, zou je de vloot eenzitters kunnen laten bestaan uit twee LS-4's en twee prestatiekisten. Eén LS-4 minder dus. Met de LS-4's wordt in de weekends niet meer overland gevlogen, dat gebeurt met de turbo tweezitter en hooguit één prestatiekist per vliegdag, dus maximaal drie leden met twee clubkisten per vliegdag.

Zij die het zweefvliegen al sinds mensenheugenis beheersen, zullen misschien niet gauw geneigd zijn tot verandering. Toch ben ik er van overtuigd dat het zweefvliegen leren en doen veel doelmatiger kan, dan het nu verloopt. Dat verlangt nieuwe oplossingen, want stilstand is achteruitgang.

Henk Jukkema  
info@jukkema.nl



